

## **Analyse des documents fournis pour le débat public (Oct.2011- Janvier 2012) par RFF (Réseau Ferré de France), maître d'ouvrage.**

Le projet de ligne LGV POCL (Ligne à Grande Vitesse Paris Orléans Clermont Lyon), tel qu'il est présenté dans les documents de RFF répond à deux objectifs afin d'avoir des chances d'aboutir :

- relier Paris aux villes moyennes du Centre : Orléans, Vierzon, Bourges, Roanne, Montluçon et Clermont.
- doubler la ligne Paris-Lyon

Dans une optique purement d'aménagement du territoire ; le rapport reconnaît la nécessité :

- d'améliorer la liaison ferroviaire Est-Ouest. A l'heure actuelle pour aller en train de Montluçon à Vannes, il faut 10h.
- de créer une ligne rapide (LGV ?) Paris-Clermont et Clermont-Lyon.

Il y a quelques années, le projet présenté par RFF de la ligne Paris-Clermont avait été rejeté, pour des raisons de manque de rentabilité.

Donc RFF propose de doubler une ligne déjà fort fréquentée qui est en l'occurrence celle de Paris-Lyon en suivant un nouveau tracé et de se servir de cette ligne « rentable » pour desservir plus ou moins directement Orléans, Vierzon, Bourges, Roanne, Montluçon, Clermont + transversales vers Limoges, Poitiers, Nantes etc... RFF propose quatre tracés.

Le projet s'appuie sur **une augmentation du trafic des voyageurs entre Paris et Lyon :**

qui ne viendrait pas d'usagers de la route ou de l'avion (distance trop longue) mais de nouveaux besoins (installations d'entreprises dans la région lyonnaise, grands concerts, expositions, salons etc...)

L'augmentation de nouveaux voyageurs pris à la route ou à l'avion ne jouerait que pour les villes du centre (distance plus courte) mais comme il s'agit de villes de très moyenne importance, on ne peut pas en attendre de grosses fréquentations.

### **Point de vue de « Paysages Beaujolais »**

1) la mission de service public de RFF est difficilement conciliable avec la contrainte de rentabilité. Il est clair que RFF essaie de concilier des inconciliables au détriment de l'intérêt général.

1) *L'absence de carte d'aménagement du territoire à long terme* rend difficile une appréciation objective du projet.

3) Le choix entre les LGV et les TER n'a jamais fait l'objet d'un débat public et démocratique. Ce choix permettrait d'établir un projet **cohérent** d'aménagement du territoire.

- les capitales régionales doivent-elles être développées ? Ainsi que les échanges entre

ces capitales ?

- Faut-il tenter un rééquilibrage entre Paris et les Régions ?

Pour l'instant, les liaisons « dites » transversales et secondaires sont laissées pour compte depuis un grand nombre d'années. Passages à niveaux dangereux, trains qui se traînent, retards, gares insécurisées.

4) le projet LGV POC semble parachuté « d'en haut » sans que des vraies décisions démocratiques aient été prises en amont. Les acteurs auxquels RFF demande de se prononcer sur les différents tracés n'ont pas toutes les cartes en main. RFF leur dit « C'est ça ou rien ». Alors il lui est répondu « C'est ça ».

5) À ce stade d'études, le coût du projet reste très nébuleux. RFF se contente d'additionner les dépenses, plus ou moins élevées selon les infrastructures qui seront programmées et selon le tracé adopté.

Quel que soit le tracé adopté, le coût risque d'être très élevé étant données les nombreuses zones fragiles à traverser : zones classées Natura 2000, plusieurs PNR, le sud du Beaujolais dans sa partie « Pierres Dorées » (pour 3 tracés/4). Par exemple, si la ligne venait à passer par le Sud Beaujolais, sa configuration géographique ainsi que sa haute valeur paysagère et patrimoniale risquent de rendre nécessaire un long tunnel. Qui payera ? Le contribuable 80% et l'utilisateur 20%.

Ce projet LGVP OCL *en période de crise économique* est risqué car il est basé sur le postulat que notre société sera de plus en plus riche, voyagera de plus en plus, aura des besoins économiques et culturels de plus en plus grands.

*A l'heure du développement d'internet*, il n'est pas évident que les déplacements restent aussi nécessaires qu'auparavant.

6) Outre les objectifs énoncés plus hauts dans le rapport, d'autres objectifs existent en filigrane :

- Il faut faire travailler les 1000 salariés de RFF, ce qui est certes important.

- Il faut continuer les recherches sur les TGV afin que RFF devienne plus compétitif. L'Espagne ferait mieux que nous. Elle vient de remporter un gros contrat. Il faut stimuler la recherche par des grands projets : faire aller les trains encore plus vite et en plus grand nombre. Par exemple pouvoir faire passer 15 trains à l'heure alors qu'aujourd'hui on ne peut en faire passer que 12. Passer à une vitesse supérieure : + de 400km/heure = d'autres wagons, d'autres rames etc...

Les recherches pourraient très bien se faire sur des lignes dites « secondaires ».

- Il faut faire des projets rentables, en liaison avec d'autres projets tels la liaison LGV Lyon-Turin. Il faut relier les capitales européennes.

7) Le souci actuel de *développement durable et de développement local et régional* va à l'encontre d'un projet aussi coûteux et qui fera des dégâts environnementaux certains et irrémédiables.

9) nous contestons aussi le principe qu'il y aurait « progrès » en faisant aller certains trains de plus en plus vite pour relier quelques grandes mégapoles destinées par ce

fait à être de plus en plus grandes. D'autres voyageurs galèrent pour parcourir des distances moyennes sur tout le territoire.

Dans cette manière de voir, nous voyons plus une « fuite en avant » et un constat de faillite de l'aménagement du territoire.